Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 78/548/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur [1]

(2000/C 116 E/02)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(1999) 370 final — 98/0277(COD)

(Présentée par la Commission le 16 août 1999 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

[1] JO C 326 du 24.10.1998, p. 4.

PROPOSITION ORIGINALE	PROPOSITION MODIFIÉE
Annexe I, appendice 1, point 9.10.5.3. (nouveau)	
	9.10.5.3. Consommation maximale de courant en kW
Annexe II, point 2.10	
2.10 «combustibles gazeux», les combustibles qui, à température et pression normales sont à l'état gazeux, comme le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le gaz naturel comprimé (GNC).	2.10 «combustibles gazeux», les combustibles qui, à température et pression normales (273,2 K et 101,33 kPa) sont à l'état gazeux, comme le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le gaz naturel comprimé (GNC).
Annexe II, point 2.11	
2.11 «surchauffe», la situation qui existe quand l'entrée d'air du chauffage à combustion est complètement obturée.	2.11 «surchauffe», la situation qui existe quand l'entrée d'air de chauffage du chauffage à combustion est complètement obturée.
Annexe II, point 3.2, deuxième tiret	
— le conducteur du véhicule en circulation ne doit pas pouvoir entrer en contact avec des parties du véhicule ou de l'air chaud pouvant lui occasionner des brûlures,	— le conducteur et les passagers du véhicule en circulation ne doivent pas pouvoir entrer en contact avec des parties du véhicule ou de l'air chaud pouvant lui occasionner des brûlures,
Annexe IV, point 1.1	
1.1 faire fonctionner le chauffage à plein régime pendant une heure en air calme (vitesse du vent ≤ 2 m/s), toutes les fenêtres étant fermées et, dans le cas d'un chauffage à combustion, le moteur de propulsion arrêté. Si toutefois le chauffage fonctionnant à plein régime se coupe automatiquement en moins d'une heure, les mesures peuvent être effectuées plus tôt.	1.1 faire fonctionner le chauffage à plein régime pendant une heure en air calme (vitesse du vent ≤ 2 m/s), toutes les fenêtres étant fermées et, dans le cas d'un chauffage à combustion, le moteur de propulsion arrêté. Si toutefois le chauffage fonctionnant à plein régime se coupe automatiquement en moins d'une heure, les mesures peuvent être effectuées avant que le chauffage ne se coupe.

PROPOSITION ORIGINALE	PROPOSITION MODIFIÉE
Annexe IV, point 2.0	
2.0 Les chauffages à combustion considérés comme élément constitutif sont soumis au contrôle suivant:	2.0 Les chauffages à combustion considérés comme élément constitutif sont soumis au contrôle suivant, après les contrôles de l'annexe V, de l'annexe VI et du point 1.3. de l'annexe VII:
Annexe VI, point 1	
1. Faire fonctionner le chauffage à plein régime pendant une heure en atmosphère calme (vitesse du vent inférieure à ≤ 2 m/s) et à une température ambiante de 20 ± 10 °C. Si toutefois le chauffage fonctionnant à plein régime se coupe automatiquement en moins d'une heure, les mesures peuvent être effectuées plus tôt.	1. Faire fonctionner le chauffage à plein régime pendant une heure en atmosphère calme (vitesse du vent inférieure à ≤ 2 m/s) et à une température ambiante de 20 ± 10 °C. Si toutefois le chauffage fonctionnant à plein régime se coupe automatiquement en moins d'une heure, les mesures peuvent être effectuées avant que le chauffage ne se coupe.
Annexe VII, point 1.2	
1.2 Un équipement de sécurité doit être installé (comme élément constitutif du chauffage à combustion ou du véhicule) pour commander le fonctionnement du chauffage à combustion en cas d'urgence. Il doit être conçu de telle manière que si la flamme ne s'allume pas au démarrage ou que si elle s'éteint en cours de fonctionnement, les délais d'allumage et d'ouverture de l'alimentation en combustible ne dépassent pas 4 minutes dans le cas des chauffages à combustible solide et 1 minute dans celui des chauffages à combustibles gazeux.	1.2 Un équipement de sécurité doit être installé (comme élément constitutif du chauffage à combustion ou du véhicule) pour commander le fonctionnement du chauffage à combustion en cas d'urgence. Il doit être conçu de telle manière que si la flamme ne s'allume pas au démarrage ou que si elle s'éteint en cours de fonctionnement, les délais d'allumage et d'ouverture de l'alimentation en combustible ne dépassent pas 4 minutes dans le cas des chauffages à combustible solide et, dans le cas des chauffages à combustibles gazeux, 1 minute ou 10 secondes selon que le dispositif de surveillance de la flamme est, respectivement, thermoélectrique ou automatique.
Annexe VII, point 2.3.3	
2.3.3 Une note précisant que le chauffage doit être coupé avant d'être réalimenté en combustible doit être fixée si possible au point de remplissage, ou bien une instruction dans ce sens figurer dans le manuel d'utilisation du fabricant.	2.3.3 Une note précisant que le chauffage doit être coupé avant d'être réalimenté en combustible doit être fixée au point de remplissage, ou, si cela ne s'accorde pas avec la conception du véhicule, dans la zone de la porte du conducteur à un endroit où elle se voie bien quand la porte est ouverte. Une instruction dans ce sens doit également figurer dans le manuel d'utilisation du fabricant.